

LE PORT-LOUIS SOUS LOUIS XIV ET LES ORIGINES DE LORIENT

PAR

HENRI-FRANÇOIS BUFFET
Licencié ès lettres

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE PREMIER

LE GOUVERNEMENT DU PORT-LOUIS.

Sur la rive gauche du Blavet, en face de la seigneurie de la Rochemoisan-Tréfaven, qui appartenait aux Rohan-Guémené, s'étendait la châellenie ducale de Nostang-Hennebont. A l'époque des guerres de la Ligue, le Port-Louis, alors appelé Blavet, devint la principale place-forte de cette châellenie. Il fut fortifié par les Royaux, assiégé et détruit par le duc de Mercœur (11 juin 1590), livré aux Espagnols (Juan de l'Aguila) qui le restaurèrent (1590-1598) et en partie démantelé par ordre d'Henri IV (1598). Abandonné un moment, il fut remis en état par les partisans du duc de Vendôme, révoltés contre Marie de Médicis

(1614). Louis XIII décida d'en achever les fortifications et de lui donner son nom (17 juillet 1618).

Les premiers gouverneurs furent Jérôme d'Aradon, seigneur de Quinipily (1589-1596), Louis VI de Rohan, prince de Guémené (1596-1610), Alexandre de Rohan, marquis de Marigny (1610-1611), et François de Cossé, duc de Brissac (1611-1637). Pendant la première moitié du XVII^e siècle, le Port-Louis eut un rôle important (armements d'escadres royales contre les Rochelois, prise de la ville et des vaisseaux par Benjamin de Rohan-Soubise en janvier 1625, défense des côtes contre les Espagnols).

Sous Louis XIV, les gouverneurs furent Charles II de la Porte, duc de La Meilleraye, maréchal de France (1637-1664), Armand-Charles de la Porte, duc de Mazarin (1664-1686), et Paul-Jules de la Porte, duc de Mazarin (1686-1731). Ces gouverneurs, qui s'absentèrent souvent de leur place, même en cas de péril (pillage de Groix par les Hollandais, 1674; sédition du Papier Timbré, 1675), furent remplacés par des lieutenants-de-roi assistés de majors. La garnison était généralement de trois compagnies d'infanterie.

Les fortifications furent construites en quatre campagnes : 1^o Front de terre de la citadelle, édifié de 1590 à 1592 sous la direction de Juan de l'Aguila; — 2^o Fronts de mer de la citadelle (1616-1622), œuvre de l'architecte Jacques Corbineau, dirigé par le maréchal de Brissac (Charles II de Cossé); — 3^o Demi-lune et chemin-couvert (1636), achevés par François de Cossé-Brissac à la demande de Richelieu; — 4^o Enceinte urbaine, terminée en 1653 par le maréchal de La Meilleraye.

Malheureusement l'effort accompli par les premiers gouverneurs ne fut pas soutenu par les ducs de Mazarin, si bien que le Port-Louis vit peu à peu dimi-

nuer son importance militaire, jusque-là prépondérante en Bretagne.

CHAPITRE II

LES MARCHANDS PORT-LOUISIENS.

Le « hâvre de Blavet » fut réputé dès le Moyen-Age, sinon avant. C'était un excellent port de relâche. Il devint un centre de commerce assez actif au XV^e siècle (projet de François II de Bretagne) et au XVI^e siècle (armements contre la Rochelle, 1573). Ruiné en 1590, il se releva sous Louis XIII pour atteindre son plus grand développement au début du règne personnel de Louis XIV. Il compta alors de nombreux marchands, dont une colonie d'Irlandais. Il exportait principalement des sardines (30 à 40.000 barriques par an) et des céréales. Il importait surtout du sel et du vin. Il était en relations avec l'Espagne, l'Irlande et l'Angleterre. Certains Port-Louisiens (Arnaud Roulaud) tentèrent de faire du commerce aux Iles d'Amérique, mais ne purent résister à la concurrence nantaise. En temps de guerre, le Port-Louis eut quelques corsaires (Michel Gauvaing, Bernard Le Moign). Le trafic diminua bientôt. Le port n'était pas bien outillé. Les gouverneurs ne s'en occupaient pas et l'avaient même, par leur présence, « rendu odieux et suspect aux marchands ».

CHAPITRE III

LA VILLE DU PORT-LOUIS.

Louis XIII, en 1618, donna aux Port-Louisiens le droit de communauté et leur accorda en outre les impôts, billots et devoirs perçus sur les boissons. Mais

les habitants en furent peu à peu dépouillés par les gouverneurs. En 1667, les Etats de Bretagne abandonnèrent officiellement au duc de Mazarin « les grands et petits devoirs du Port-Louis ». En 1671, 1693, 1698, 1711, les habitants réclamèrent en vain la restitution de leurs anciens droits. Faute de revenus, les services publics furent souvent inexistants. Les moulins, fours, bacs et messageries étaient affermés à des particuliers. Il y avait deux marchés par semaine. La justice s'exerçait à la sénéchaussée royale d'Hennebont (l'audience hebdomadaire du Port-Louis était tombée en désuétude). Les milices bourgeoises comprirent quatre, puis trois compagnies.

Le développement de la ville fut marqué par la construction du quartier ouest, (rues des Dames, de la Brèche, de la Citadelle, Haute-Notre-Dame). Le maréchal de La Meilleraye fonda l'église Notre-Dame (1657-1665) et le monastère de Saint-François des Récollets (1653-1677). L'Hôpital-Général fut établi au Lohic en 1706; mais le Port-Louis manquait de « deniers communs d'octroi », depuis que son gouverneur s'était enrichi à ses dépens, et ne put s'accroître davantage.

CHAPITRE IV

LA COMPAGNIE DES INDES-ORIENTALES.

La société que le maréchal de La Meilleraye avait fondée pour le commerce de Madagascar utilisa parfois le Port-Louis pour l'armement de ses navires.

Ce fait détermina peut-être, en partie, les directeurs de la Compagnie des Indes-Orientales à s'établir dans notre rade en 1666, aux dépens du Hâvre. Mais leur raison dominante fut sans doute l'insécurité de la

Manche en temps de guerre. S'ils choisirent le Faoué-dic, en face du Port-Louis, dans la seigneurie de la Rochemoisian-Tréfaven, c'est moins à cause du prix des terrains que pour éviter le voisinage des gouverneurs, en particulier du duc de Mazarin.

En mai 1666, la Compagnie reçut de Louis XIV la propriété du rivage. Le 31 août, le directeur Langlois acquit quinze journaux de landes, et édifia les chantiers de l'*Orient*, vaisseau de 1.000 tonneaux. Ensuite les directeurs (Chanlatte, Gueston, Blot) agrandirent leurs possessions par l'achat des seize journaux contigus, édifièrent un magasin-général de désarmement et des logements ouvriers (1669-1670). La chapelle primitive fut reconstruite en pierre en 1675. En 1676, un mur de clôture limita l'« Enclos ». La corderie et la boulangerie datent de 1677. En 1680, les directeurs quittèrent le Port-Louis pour Lorient (logement-principal). L'estimation totale de l'établissement était de 60.000 livres en 1687.

L'administration était confiée à un directeur-député ou à un commis-entretenu, assisté d'un caissier, d'un contrôleur, etc... Lorient, comme port de la Compagnie, construisit quatre vaisseaux, et en arma environ soixante-dix. Le recrutement des équipages était difficile. Le ravitaillement fut assuré surtout par les commerçants port-louisiens. Les denrées d'exportation étaient remplacées par de l'argent pendant les guerres. Les marchandises aux retours étaient débarquées en rade dans des chaloupes et dirigées sur le Havre, Rouen ou Nantes (seul le commerce illicite des officiers se faisait au Port-Louis). Il n'y eut, en soixante ans, qu'une soixantaine de retours. Les chantiers de la Compagnie n'étaient donc qu'un « très petit objet ». Ils n'auraient pas suffi seuls à entraîner la formation d'un centre populeux à Lorient, d'autant que l'état lamentable de la Société alla toujours en s'aggravant.

CHAPITRE V

LE DÉPARTEMENT MARITIME DU PORT-LOUIS.

Seignelay, ayant transformé la Compagnie des Indes-Orientales en 1684, la mit plus complètement dans sa main et chargea par suite Desclouzeaux, intendant de Brest, de surveiller Lorient. Cette introduction de la marine militaire dans les chantiers du Scorff, aboutit, en 1689, à leur accaparement presque total. En 1690, un département maritime fut créé au Port-Louis, ayant à sa tête, pour commissaire-ordonnateur, Claude Céberet, directeur de la Compagnie. Ce dernier réussit à établir à Lorient presque tous les officiers civils qui lui furent donnés (capitaine du port, commissaires, écrivains, contrôleur, caissier, etc...). Les officiers militaires et le commandant logèrent au Port-Louis. La Compagnie, ainsi expropriée, ne tenta de reconquérir son établissement qu'en 1699 et 1700, années d'armements importants. A partir de 1703, son commerce étant anéanti, elle loua Lorient au roi pour 5.000 livres par an.

Les ordonnateurs successifs, Claude Céberet (1690-1696), Antoine de Mauclerc (1696-1703) et Charles de Clairambault (1704-1720), firent de Lorient un arsenal commode : aménagement de dix entrepôts particuliers dans le magasin-général (1690), construction d'une tonnellerie (1692), de trois forges nouvelles, d'une clôture au parc (1692) et à la corderie (1695), d'une estacade pour les bois (1704), d'une machine à mâter (1710). Les carénages eurent lieu au Kernevel jusqu'en 1705. Lorient arma d'abord une huitaine de navires par an, puis ce chiffre se réduisit à presque rien (sauf en 1698, 1702 et 1707). Après 1708, le chômage fut complet. Dix-huit vaisseaux ou frégates

furent construits pour la marine ou la course, généralement par Pierre Coulomb.

Les magasins aux vivres, confiés à un commis du munitionnaire, étaient situés au Port-Louis où se terminaient les armements. L'hôpital-maritime s'y trouvait également. Les équipages et les soldats des compagnies-franches étaient difficiles à recruter. Le logement des troupes au Port-Louis occasionna beaucoup d'abus. Les marchands, les matelots et les artisans quittèrent la ville pour des ports plus hospitaliers. En 1714, plus de cinq cents personnes s'en allèrent.

CHAPITRE VI

LE DÉVELOPPEMENT DE LORIENT.

La marine militaire, qui causait ainsi indirectement le dépeuplement du Port-Louis, détermina par contre la formation du bourg de Lorient. Pour ses armements et ses constructions, elle fit appel à de nombreux ouvriers normands, nantais ou provençaux qui édifièrent des cabanes dans l'Enclos de la Compagnie. En 1700, celle-ci en expulsa la plus grande partie hors de son enceinte, sur la lande du Faouédic où se dessinèrent les rues actuelles du Port et de l'Hôpital qui menaient à la paroisse (Plœmeur) et à la sénéchaussée (Pont-Scorff). Par ailleurs, les maisons de bois, couvertes de chaume, furent construites sans ordre. La population avant 1690 était très faible (cinq naissances par an). En 1700, elle atteignait presque trois mille âmes; en 1704, quatre mille; en 1707, peut-être six mille. Le chômage et la misère la réduisirent ensuite. L'église Saint-Louis, commencée en 1702, ne put être achevée que sous Louis XV, en 1719. Lorient

fut cependant érigé en paroisse, le 19 février 1709, malgré l'opposition du curé de Plœmeur. La justice dans l'Enclos appartenait au roi; hors de l'Enclos, au prince de Guéméné. Le prévôt maritime tenta abusivement, mais très utilement, d'exercer la police dans le bourg. En 1710, une juridiction seigneuriale fut créée à Lorient, mais les juges de Pont-Scorff, qui en possédaient les charges, ne tinrent audience qu'à partir de 1713, et très irrégulièrement. L'établissement du four banal mit aux prises les Rohan-Guéméné et les Dondel, propriétaires de la lande du Faouédic. Un marché et des foires furent établies en 1709, grâce aux démarches de Clairambault. C'est lui, en définitive, qui fut, avec Maclerc, le vrai organisateur de Lorient. Il aurait voulu le fortifier, mais le lieutenant-de-roi du Port-Louis s'y serait opposé.

CHAPITRE VII

LA DÉFENSE DES CÔTES (1689-1713).

Le Port-Louis, avec sa citadelle, resta le centre de la défense des côtes même après l'installation de la marine. Celle-ci construisit en 1695 une batterie à Gâvres et une à Larmor dont les feux se croisaient. Une troisième batterie assura un tir rasant. Elle fut aménagée dans l'enceinte du Port-Louis, dont le front de mer fut battu par une quatrième batterie située à Ban-Gâvres (1704). Enfin une cinquième batterie fut placée à la pointe de Lorient (1694).

Un navire armé était généralement placé dans la passe. Des pataches surveillaient les entrées et sorties; il y en avait une au Port-Louis, une à Lorient, parfois une à Saint-Christophe. Elles étaient desservies par les compagnies-franches. La citadelle et la

ville du Port-Louis étaient défendues par la garnison et les milices-bourgeoises. Les batteries étaient confiées aux apprentis-canonnières, quand il y en eut, et aux milices garde-côtes (paysans armés) qui furent meilleures que leur réputation. Des frégates-légères assuraient la défense mobile de mer (convois et chasse). Elles eurent à lutter contre les corsaires bis-cayens, jersiais et flessingois. Les escadres anglaises ne parurent que deux fois sous le Port-Louis (pillage de Groix, en 1696; tentative contre cette île, en 1703).

CHAPITRE VIII

L'AMIRAUTÉ ET LES CORSAIRES.

Le Port-Louis fut un centre corsaire assez actif, surtout pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (grand nombre de prises impossibles à fixer, faute de documents complets; entrées de Duguay-Trouin). Les Port-Louisais armèrent peu, mais ils furent commissionnaires des Malouins. Ils eurent des démêlés avec l'ordonnateur et le contrôleur du port qui voulaient attirer les corsaires à Lorient. Les ventes avaient lieu au Port-Louis; les prisonniers étaient enfermés dans la citadelle avant d'être conduits à Dinan et échangés avec des ennemis. L'amirauté, qui était à Hennebont, fut, en 1693, transférée à Vannes. L'éloignement des juges, leur paresse à se déplacer, les droits de voyages excessifs qu'ils s'attribuaient, et qui s'ajoutaient aux nombreuses taxes, détournèrent les armateurs d'amener leurs captures au Port-Louis. La guerre de Succession d'Espagne fut cependant encore marquée par de brillants exploits (Parent, La Moinerie-Miniac).

CHAPITRE IX

LA TRAITE DES NOIRS ET LE COMMERCE DE L'ARGENT.

Le Port-Louis et Lorient ne participèrent à la traite des noirs que par l'intermédiaire des Compagnies du Sénégal, de Guinée (ou de l'Asiento) et de Saint-Domingue qui armèrent assez souvent dans ces ports. Le Port-Louis, peu surveillé, attira les retours des cargaisons d'argent rapportées de la Mer du Sud et qui faisaient l'objet d'une contrebande acharnée (entrée de Chabert avec neuf vaisseaux, 1709). La ville, qui, de 1706 à 1712, parut ainsi renaître à la vie, n'avait en réalité que de rares marchands (Nicolas Drias). Sa ruine s'accéléra après la paix d'Utrecht (abandon par les Malouins).

CONCLUSION

Trois causes expliquent l'anéantissement presque complet du commerce du Port-Louis à la fin du règne de Louis XIV : la défiance qu'inspiraient les gouverneurs et l'absolue pauvreté où ils laissaient la ville; le logement des troupes; enfin l'éloignement des juges d'Amirauté. Lorient était ruiné aussi par suite de la banqueroute de la Compagnie des Indes-Orientales et de l'impossibilité pour la marine royale de conserver l'arsenal. C'était la misère des deux côtés de la rade. Nul ne pouvait savoir alors quelle ville prendrait dans la suite la prépondérance sur l'autre. Ce fut la grande Compagnie des Indes qui, en 1719, assura véritablement l'avenir de Lorient et condamna le Port-Louis.

APPENDICE

LISTE DES ENTRÉES ET SORTIES DES NAVIRES
DE LA COMPAGNIE DES INDES ORIENTALES.

LISTES DES CONSTRUCTIONS
ET DES ARMEMENTS POUR LA MARINE DE GUERRE.

TABLES.

PHOTOGRAPHIES, CARTES ET PLANS.

